

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**



AUSGEGEBEN AM

12. JUNI 1937

Patenttechnischen-Ausschuss No.  
des Wirtschaftsministeriums  
STUTTGART

# REICHSPATENTAMT PATENTSCHRIFT

Nr 646381

KLASSE 63c GRUPPE 45

V31816 11/63c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 27. Mai 1937

Klara Marie Heti Flemming geb. Schmid in Berlin-Zehlendorf

Verdeck für Kraftfahrzeuge

Patentiert im Deutschen Reiche vom 10. Mai 1935 ab

Bei den Kraftfahrzeugen, die hinter den fest eingebauten Sitzen einen durch eine Platte abgedeckten Kasten haben, der zur Aufnahme von Gepäck oder Verdeckteilen dient, wird  
5 der Kasten meist auch zum Einsetzen von Gastsitzen verwendet.

Dabei tritt der Uebelstand auf, daß bei schlechtem Wetter der Kastenraum nicht überdacht werden kann, da seine Deckplatte  
10 natürlich abgenommen oder nach hinten geklappt sein muß, wenn der Kasten für Gastsitze verwendet wird, und da sich das als Wetterschutz vorgesehene Verdeck derartiger Wagen vor dem Kasten befindet und daher  
15 nur zum Überspannen der fest eingebauten Sitze eingerichtet ist. Die Gastsitze bleiben demgemäß bei den bisher bekannten Fahrzeugen bei geschlossenem Wagen unbedeckt.

Es sind auch Kraftwagen bekannt, bei  
20 denen hinter den fest eingebauten Sitzen ein Kasten vorgesehen ist, der durch eine schwingbare Platte abgedeckt werden kann, an deren Hinterende eine feste und versenkbare Verdeckrückwand angeordnet ist. Die Platte läßt  
25 sich jedoch bei geöffnetem Verdeck nicht um 180° nach hinten legen, sondern nur nach vorn an die Oberkante der Windschutzscheibe schwingen, wenn die versenkbare Rückwand hochgeschwenkt wird. Bei einem anderen be-  
30 kannten Wagen trägt die schwenkbare Rückwand des Verdecks an ihrer Vorderkante keine Deckplatte, so daß der mit Sitzen versehene Raum zwischen ihr und den Vorder-  
sitzen nicht durch eine solche abgedeckt wer-

den kann. Schließlich ist auch ein Verdeck 35 mit einer versenkbaren oder faltbaren Rückwand für einen Zweisitzer bekannt, das an der Vorderkante eine geteilte, um 180° schwenkbare Platte trägt, die bei offenem Verdeck nach hinten geklappt wird; sie dient jedoch  
40 nicht dazu, einen Raum hinter den Sitzen abzudecken, da sich die Verdeckrückwand unmittelbar hinter diesen befindet.

Durch die Erfindung werden die genannten Uebelstände dadurch beseitigt, daß die Deck- 45 platte des Kastens um etwa 180° schwingbar an Seitenspiegeln angelenkt und am Hinterende mit einer faltbaren oder festen, jedoch versenkbaren Verdeckwand verbunden ist, die sich hinter den für die Gastsitze bestimmten  
50 Raum in den Wagenaufbau einsenken läßt. Vermöge der Schwingbarkeit der Deckplatte läßt sich diese bei offenem Wagen aus ihrer Lage auf dem Kasten um 180° rückwärts  
55 drehen und auf den Wagenaufbau hinter dem Kasten legen, so daß der Kasten offen ist und die etwa darin befindlichen Sitze benutzbar sind. Ferner läßt sich vermöge der Schwingbarkeit der Deckplatte diese zum  
60 Schließen des Wagens vorwärts ziehen und mit den Spiegeln so schwingen und heben, daß sie die Sitze überdeckt, wobei die an dem Hinterende der Deckplatte angebrachte Verdeckwand auch gleichzeitig den Kasten  
65 und somit die Gastsitze überspannt.

Die Spiegel sind an den Seiten des Fahrzeuges angelenkt und können mit den Oberenden unmittelbar an oder unter der Hinter-

kante der Verdeckplatte schwingbar angebracht sein.

In der Zeichnung sind zwei Ausführungsbeispiele des Verdecks an Hand von schematisch dargestellten Fahrzeugen veranschaulicht, und zwar zeigt Fig. 1 ein zweisitziges Fahrzeug mit Gastsitzen in dem Gepäckkasten und faltbarer hinterer Verdeckwand, Fig. 2 ein ebensolches Kraftfahrzeug, bei dem eine feste, versenkbare Verdeckwand am Hinterende der Abdeckplatte angebracht ist, während Fig. 3 eine Verriegelungsvorrichtung zwischen der Abdeckplatte und einer Seitentür darstellt.

Die ganz ausgezogenen Linien zeigen den offenen Wagen mit geschlossenem Gastsitzraum, die punktierten Linien den offenen Wagen mit geöffnetem Gastsitzraum und die gestrichelten Linien den geschlossenen Wagnaufbau an.

Die Gastsitzabdeckung  $a$  ist durch die Gelenke  $b$  mit den Klappspriegeln  $c$  verbunden, die ihrerseits wieder durch die Gelenke  $d$  an den Wagenkastenseiten  $e$  befestigt sind. Zum Schließen des Daches wird die Gastsitzabdeckung  $a$  an ihrer vorderen Kante  $f$  schräg hoch nach vorn gezogen, bis sie auf die obere Kante  $g$  des Windschutzscheibenrahmens kommt. Die am hinteren Ende der Gastsitzabdeckung  $a$  angelenkten Klappspriegel  $c$  schwingen dabei um  $d$  hoch in ihre Stellung  $c_1$ , und die Gastsitzabdeckung kommt in ihre Lage  $a_1$ . Durch eine Gelenkspreiße  $h_1$  üblicher Bauart wird das Dach in dieser Lage festgehalten; das hintere Faltdach  $k_1$ , das einerseits mit dem Wagenkasten und andererseits mit den hinteren Seiten der Gastsitzabdeckung  $a_1$  und der Klappspriegel  $c_1$  fest verbunden ist, wird gespannt.

Die Klappspriegel  $c$  können getrennt sein, e können aber auch zu einem Klappspriegeljoch verbunden sein oder mit den hinteren Seitenteilen  $i$  und der Rückwand  $k'$  eine starre, kalottenartige Haube bilden, wie in Fig. 2 gezeigt, die wieder beim Öffnen um das Ge-

lenk  $k'$  schwingt und die Abdeckung  $a'$  in Lage  $a'_1$  bringt; sowohl die Seitenteile  $i$  als auch die Rückwand  $k'$  können Fenster enthalten.

Durch Verlegen des Gelenkpunktes  $b_1$  unter die Unterkante  $l_1$  der Abdeckung  $a_1$  ist bei Stellung  $c_2$  der Klappspriegel ein Nach-hinten-Überklappen der Abdeckung  $a$  in die Stellung  $a_2$  möglich, so daß der Gepäck- bzw. Gastsitzraum  $m$  auch bei offenem Fahrzeug ganz zugänglich ist.

Fig. 3 zeigt entsprechend Schnitt A-B in Fig. 1 eine Ausführungsmöglichkeit einer Verriegelung  $n$ , durch die die Abdeckung  $a$  sowohl beim offenen Wagen mit den Seitentüren  $o$  oder den Seitenwänden als auch beim geschlossenen Wagen mit den Windschutzrahmenseitenteilen  $p$  verbunden werden kann.

Diese Klappdachbauart kann auf beliebigen Fahrzeugen, also auch auf mehrachsigen Verwendung finden. Im zurückgeklappten Zustand  $a_2$  kann die Dachinnenseite als Gepäckbrücke dienen.

#### PATENTANSPRÜCHE:

1. Verdeck für Kraftfahrzeuge mit hinter den fest eingebauten Sitzen angeordnetem Kasten, der durch eine um etwa  $180^\circ$  schwingbare Platte abgedeckt werden kann, an deren Hinterende eine faltbare oder feste und versenkbare Verdeckwand und an den Wagenseiten angelenkte Schwingspriegel angeordnet sind.

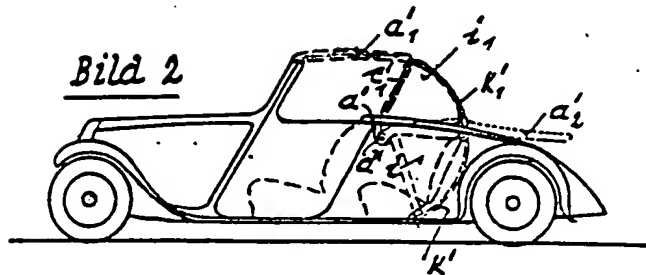
2. Verdeck nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwingspriegel auf der Unterseite der Abdeckplatte vor der Verbindungsstelle mit der Rückwand angelenkt sind.

3. Verdeck nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an der Vorderkante der Abdeckplatte eine Verriegelungsvorrichtung angebracht ist, durch die die Platte mit dem Rahmen der Windschutzscheibe oder denen der Wagentüren verbunden werden kann.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

AM  
37

Bild 2



ein Verdeck 35  
baren Rück-  
n. das an der  
50° schwenk-  
tem Verdeck  
dient jedoch 40  
den Sitzen  
rückwand un-

ie genannten  
B die Deck- 45  
schwingbar  
am Hinter-  
55 jedoch  
nden ist, die  
bestimmten 50  
senken läßt.  
Deckplatte  
en aus ihrer  
rückwärts  
hinter dem 55  
en offen ist  
in Sitze be-  
vermöge der  
diese zum  
ziehen und 60  
und heben,  
obei die an  
angebrachte  
den Kasten  
unt. 65  
in des Fahr-  
den Ober-  
der Hinter-

Bild 1

